平成１０年神審第６３号
漁船第一たよ丸機関損傷事件

言渡年月日　平成１１年１月１９日
審　判　庁　神戸地方海難審判庁（山本哲也、清重・彦、西林　眞）
理　事　官　岸　良彬

損　　　害
主機燃料噴射ポンプの全数のプランジャとバレルなど可動部品のほとんどが損傷

原　　　因
主機燃料噴射ポンプの開放整備不十分

主　　　文
　本件機関損傷は、主機燃料噴射ポンプの開放整備が不十分であったことによって発生したものである。
　受審人Ａを戒告する。

理　　　由
（事　実）
船舶の要目
船 種 船 名　漁船第一たよ丸
総 ト ン 数　１８トン
機関の種類　過給機付４サイクル６シリンダ･ディーゼル機関
出　　　力　１６１キロワット（定格出力）
回　転　数　毎分１，７００（定格回転数）

受　審　人　Ａ
職　　　名　第一たよ丸機関長
海 技 免 状　五級海技士（機関）（機関限定・旧就業範囲）

事件発生の年月日時刻及び場所
平成８年９月２４日０６時１０分（日本標準時、以下同じ。）
パラオ諸島南方沖合

事実の経過

第一たよ丸は、昭和５９年に進水した、最大搭載人員が船員６人と定められたまぐろ延縄（はえなわ）漁業に従事するＦＲＰ製漁船で、主機として株式会社Ｂが同年に製造したセルモータ始動式ディーゼル機関を装備し、操舵室に主機の計器盤及び遠隔操縦装置を備え、同室から発停を含む主機のすべての運転操作が行われていた。

主機の燃料油系統は、各燃料油タンクから移送ポンプによって吸引されたＡ重油が、機関室内のサービスタンクに送られ、油水分離器、供給ポンプ及び二連式のこし器を順に経て、燃料噴射ポンプに導かれるようになっていた。また、燃料噴射ポンプは集合一体型で、主機架構の左舷側に取り付けられており、同ポンプの船首側に調速機及び船尾側に駆動装置がそれぞれ連結されていた。

本船は、建造後沖縄県の近海で操業していたところ、平成６年３月に第一種中間検査を受検した後、操業基地をインドネシア共和国ビツン港に変え、フィリピン諸島東方海域を漁場としてこれまでと同様、１航海約３０日の操業を年間８航海程度行っていたが、同８年９月同基地をフィリピン共和国ダバオ港に移すこととなった。

Ａ受審人は、本船の所有者として運航管理業務に当たるかたわら、機関長として乗り組み、機関の運転管理にも携わり、操業基地をビツン港に移す際に、那覇市のＲ株式会社（以下「Ｒ社」という。）に国外諸港における入出港及び漁獲物の水揚げなどの手続きのほか、外国人船員の手配を含む船舶代理店業務を依頼し、自らの手配で邦人船長を乗り込ませて出漁していた。

その後、Ａ受審人は、インドネシア人船員に冷却清水や潤滑油の補給など基本的な機関の取扱い要領を指導して機関担当者とし、その間同人は本船から離れ、沖縄県の知人が所有するまぐろ延縄漁船に機関長として乗り組むなどしていたが、操業基地をダバオ港に変更することに伴い、インドネシア人船員に代えてフィリピン人船員を乗船させることになったので、本船に機関長として再度乗り組むこととした。

ところで、主機燃料噴射ポンプは、プランジャとバレルの摺動（しゅうどう）面、噴射油量調整用のラックとピニオンの歯面及びプランジャばねなど、長期間使用すると摩耗やへたりを生ずる多くの可動部品で構成されているため、機関取扱説明書には運転時間が２４，０００時間に達するごとに、定期的な開放整備を行う必要があることを明記し、機関取扱者に注意を促していた。

ところが、Ａ受審人は、主機の運転状態から判断し、燃料油入口こし器や燃料噴射弁の手入れは行っていたものの、燃料噴射ポンプについては、年間約４，０００時間、建造時からの累計で５０，０００時間を超える長期にわたって使用していたにもかかわらず、整備費用の節減を図ろうと思い、機関整備業者に依頼するなどして同ポンプの開放整備を行わず、また、コントロールラックの作動状態も点検していなかったため、プランジャとバレルの摺動面が異状摩耗し、肌荒れが進行していることに気付かなかった。

こうして、本船は、定員を超えてＡ受審人及び日本人船長ほかフィリピン人船員８人が乗り組み、操業の目的で、平成８年９月４日１６時２５分ダバオ港を発し、北緯３度東経

１３２度付近の漁場で操業を続け、同月２３日０３時ごろ揚縄を終え、いったん主機を停止して漂流したのち、同日０７時４０分次の投縄を始めようと、船長が操舵室で主機の始動操作を行ったが、燃料噴射ポンプのいずれかのプランジャが固着してコントロールラックが動かなかったため始動しなかった。

Ａ受審人は、船尾で投縄準備を行っていたところ、船長から主機が始動できない旨を知らされ、急ぎ機関室に降りてターニングは可能なことを確認したのち、燃料噴射ポンプのコントロールラックに連結している調速機ハンドルを操作すると固着気味であったので、スプレー式浸透潤滑剤を同ラックの歯面に塗布し、同ハンドルを動かし続けているうち何とか動くようになり、同日１７時ごろようやく主機を再始動した。

その後、本船は、漁獲が思わしくなかったこともあり、ビツン港のＲ社系列会社から、これまでに獲れたまぐろ約１トンをパラオ共和国のマラカル港に水揚げするようにとの連絡を受け、主機を回転数毎分1,６００にかけて同国に向け航行中、再び燃料噴射ポンプのプランジャが固着し始め、翌２４日０６時１０分北緯３度１５０分東経１３３度０１５分の地点において、プランジャに衝撃力が作用し、ケーシングに歪みを生じて全数のプランジャばねが次々に折損し、主機が自停した。

当時、天候は曇で風力４の北風が吹き、海上はうねりがあった。

自室で休息していたＡ受審人は、直ちに燃料噴射ポンプを調査したが、調速機ハンドルが固くて動かすことができず、自分では修理できないと判断し、前示Ｒ社系列会社に救援を依頼した。

本船は、来援した冷凍運搬船によって同月２８日にマラカル港に引きつけられ、同社の機関整備士が開放点検した結果、全数のプランジャとバレルなど可動部品のほとんどが損傷して再使用不能であることが判明し、のち燃料噴射ポンプが新替えされた。

（原　因）

本件機関損傷は、集合一体型の主機燃料噴射ポンプの開放整備が不十分で、長期間使用されたプランジャとバレルとの摺動面が肌荒れし、プランジャが固着したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は、機関の運転管理に当たる場合、主機の燃料噴射ポンプを長期間使用すると、プランジャとバレルの摺動面の肌荒れなどによりプランジャが固着するおそれがあったから、機関取扱説明書に記載の整備基準を参考に、機関整備業者に依頼するなどして、定期的に同ポンプを開放整備すべき注意義務があった。ところが、同人は、整備費用の節減を図ろうと思い、定期的に同ポンプを開放整備しなかった職務上の過失により、プランジャの固着を招き、プランジャばねの折損等多数の可動部品に損傷を生じさせるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条

第１項第３号を適用して同人を戒告する。

　よって主文のとおり裁決する。